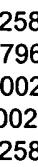
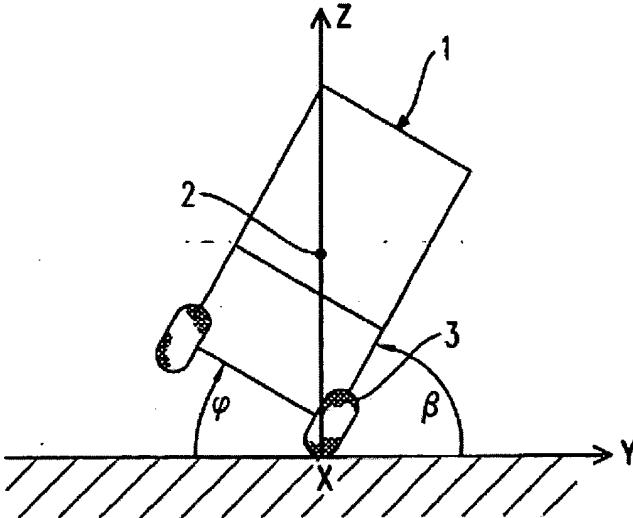


Method of activating a passenger safety application in a motor vehicle**Patent number:** DE10123215**Publication date:** 2002-12-12**Inventor:** MATTES BERNHARD (DE); ROELLEKE MICHAEL (DE); LAHMANN ROBERT (DE)**Applicant:** BOSCH GMBH ROBERT (DE)**Classification:****- international:** B60R21/01; B60R21/00; B60R21/01; B60R21/00; (IPC1-7): B60R21/01; B60R21/32**- european:** B60R21/013**Application number:** DE20011023215 20010512**Priority number(s):** DE20011023215 20010512**Also published as:** EP1258399 (A2)
 US6796397 (B2)
 US2002189883 (A1)
 JP2002337639 (A)
EP1258399 (A3)[more >>](#)[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10123215

Abstract of correspondent: US2002189883

A method for activating a passenger safety application in a vehicle involves a rotational acceleration sensor device which is used to obtain a measurement of the rotational acceleration alphax of the vehicle, e.g., about an axis of rotation x parallel to the longitudinal axis of the vehicle. The results of this measurement are analyzed by a computing unit for evaluating the vehicle situation with respect to its surrounding. Activation of a suitable safety application is performed in the event that the analysis indicates that a rollover event of the vehicle is imminent.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

(12) Offenlegungsschrift

(10) DE 101 23 215 A 1

(51) Int. Cl.⁷:

B 60 R 21/01

B 60 R 21/32

(21) Aktenzeichen: 101 23 215.2
(22) Anmeldetag: 12. 5. 2001
(23) Offenlegungstag: 12. 12. 2002

(71) Anmelder:

Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

(72) Erfinder:

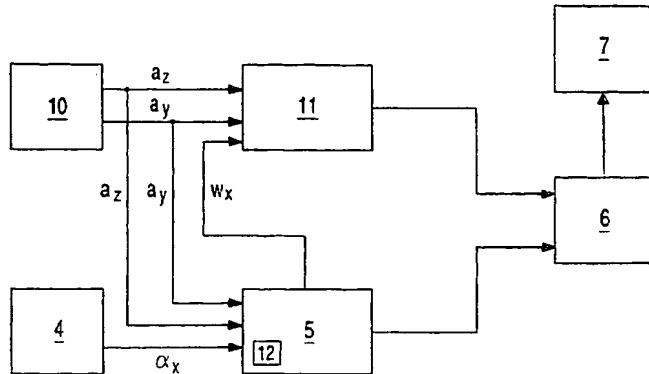
Mattes, Bernhard, 74343 Sachsenheim, DE;
Roelleke, Michael, 71229 Leonberg, DE; Lahmann,
Robert, Dr., 70174 Stuttgart, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(54) Verfahren für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung in einem Kraftfahrzeug

(55) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung 7 in einem Kraftfahrzeug 1, mit folgenden Schritten: Messen der Drehbeschleunigung α_x des Kraftfahrzeugs 1, insbesondere um eine zur Fahrzeuggängsachse parallelen Drehachse x mittels einer Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung 4; Auswerten der Messergebnisse mittels einer Recheneinheit 5 für eine Bewertung der Fahrzeugsituation gegenüber seiner Umgebung; und Aktivieren einer passenden Schutzanwendung 7 für den Fall, daß die Auswertung einen bevorstehenden Überrollvorgang des Kraftfahrzeugs 1 ergibt.



DE 101 23 215 A 1

DE 101 23 215 A 1

STAND DER TECHNIK

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung in einem Kraftfahrzeug, insbesondere bei Überrollvorgängen.

[0002] Obwohl auf beliebige Schutzanwendungen anwendbar, werden die vorliegende Erfindung sowie die ihr zugrundeliegende Problematik in bezug auf ein Insassenschutzsystem in einem Kraftfahrzeug bei Überrollvorgängen desselben erläutert.

[0003] Unfälle, bei denen lediglich ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, nehmen einen nicht zu verachtenden Anteil von über einem Drittel aller Unfälle ein. Dabei kommen bei diesen Einfahrzeugunfällen die meisten Insassen bei Überrollvorgängen des Kraftfahrzeugs ums Leben.

[0004] Bisher bekannte Insassenschutzanwendungen bei Überrollvorgängen von Kraftfahrzeugen sind sogenannte Überrollbügelsysteme. Diese sollen den Überlebensraum sicheren und die Insassen von Cabriolets im Falle eines Überschlages vor einem Aufprall des Körpers auf die Fahrbahn bzw. den Erdboden schützen. Sie sind bei einer typischen Ausführungsform direkt hinter den Fahrzeugsitzen angeordnet und weisen einen Überrollbügel auf, der im Normalzustand gegen die Kraft einer Feder vorgespannt und im Gefahrenfall, ausgelöst durch entsprechende Sensoren am Fahrzeug, in eine schützende Endposition gefahren werden kann.

[0005] Ferner sind dem Anmelder Schutzsysteme bei Überrollvorgängen bekannt, die als sogenannte Fenster-Airbags ausgebildet sind.

[0006] Für eine Auslösung der entsprechenden Schutzanwendung ist eine rechtzeitige Erkennung von Überrollvorgängen erforderlich. Gemäß den Ansätzen nach dem Stand der Technik erfolgt eine solche Erkennung mittels Drehratensensoren, wobei mittels Umwandlung von Rotationsenergie in potentielle Energie eine Vorhersage eines möglichen Überschlages bei Drehwinkeln des Fahrzeuges in einem Bereich zwischen etwa 25° und 55° möglich ist.

[0007] Als nachteilhaft bei diesem bekannten Ansatz hat sich u. a. die Tatsache herausgestellt, dass Systeme mit Drehratensensoren Grenzfrequenzen von etwa 30 Hz aufweisen, wodurch eine Auslöseentscheidung in einer Zeitspanne von etwa 300 ms getroffen werden kann.

[0008] Bei sogenannten ROSE-Vorgängen (ROSE = Rotations-Sensierung), d. h. bei Überrollvorgängen aufgrund von Überfahrten einer Rampe bzw. einer Abhangskippe, reichen diese Auslöseentscheidungs-Zeitspannen aus, eine rechtzeitig Auslösung der entsprechenden Schutzanwendung zu verlassen.

[0009] Allerdings kommt es bei sogenannten SOIL-TRIP-Vorgängen schon zu Beginn zu einer Querbeschleunigung des Kraftfahrzeugs, die den Insassen äußerst schnell aus seiner ursprünglichen Fahrposition bringt. Solche Vorgänge können beispielsweise durch einen Wechsel des Untergrundes (μ -Wechsel), eine seitliche Bewegung auf weichem Untergrund mit einem anschließenden Eingravvorgang, durch Anschläge an einer harten Kante bzw. Bürgersteigkante, oder dergleichen erfolgen. Je nach Manöver treten unterschiedliche Verzögerungen auf, welche dann für eine Verlagerung des Insassen in Bewegungsrichtung bis zum Kontakt mit beispielsweise der Seitenscheibe auf Seite der entsprechenden Drehachse sorgt. Da es bei solchen Vorgängen eine wesentlich schnellere Auslöseentscheidung getroffen werden muss als bei den ROSE-Vorgängen, reichen die Grenzfrequenzen der Drehratensensoren nicht mehr aus, um rechtzeitig die entsprechende Insassenschutzanwendung auszulö-

VORTEILE DER ERFINDUNG

5 [0010] Das erfundungsgemäße Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 1 weist gegenüber dem bekannten Lösungsansatz den Vorteil auf, dass größere Messfrequenzen erzielbar sind und somit eine rechtzeitige Auslöseentscheidung auch bei schnell vorstatten gehenden Überrollvorgängen getroffen werden kann.

[0011] Die der vorliegenden Erfindung zugrundeliegende Idee besteht darin, dass die Drehbeschleunigung der Drehbewegung des Kraftfahrzeuges, insbesondere um eine zur Fahrzeulgängsachse parallelen Drehachse mittels einer 15 Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung gemessen wird. Danach werden die Messergebnisse mittels einer Recheneinheit für eine Bewertung der Fahrzeugsituation gegenüber seiner Umgebung ausgewertet und für den Fall, daß die Auswertung einen bevorstehenden Überrollvorgang des 20 Kraftfahrzeuges ergibt, wird eine passende Schutzanwendung aktiviert.

[0012] Dadurch kann die Grenz- bzw. Messfrequenz des Messvorgangs erheblich erhöht werden, und somit ist eine rechtzeitige Aktivierung einer entsprechenden Schutzanwendung auch für schnell ablaufende Überrollvorgänge möglich.

[0013] In den Unteransprüchen finden sich vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen des in Anspruch 1 angegebenen Verfahrens.

[0014] Gemäß einer bevorzugten Weiterbildung wird die Insassenschutzanwendung als Fenster-Airbag und/oder Überrollbügel ausgebildet. Dies bietet sowohl einem Cabriolet-Insassen vor einem Aufschlagen seines Körpers auf dem Fahrboden ausreichend Schutz, als auch einen Insassen vor einem Schlagen seines Körpers gegen das jeweilige Seitenfenster.

[0015] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird die gemessene Drehbeschleunigung mittels einer Recheinheit und eines Algorithmus in weitere physikalische 35 Größen, wie beispielsweise Drehgeschwindigkeit und/oder zu erwartender Drehwinkel des Überrollvorgangs umgewandelt. Dadurch ist alleinig aus einer Drehbeschleunigungsmessung berechenbar, ob mit einem Drehwinkel des Kraftfahrzeuges zu rechnen ist, der für einen Überrollvorgang ausreichend groß ist. In diesem Falle kann rechtzeitig 40 eine Auslöseentscheidung über eine Auslösung einer Schutzanwendung getroffen werden.

[0016] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird eine Aktivierungsentscheidung mittels einer Auslöseentscheidungseinheit innerhalb eines Zeitraumes von 50 100 ms erreicht. Dies ist eine deutliche Verbesserung gegenüber der Zeitspanne nach den Ansätzen des Standes der Technik.

[0017] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird die Drehachse durch die Auflagepunkte der entsprechenden Kraftfahrzeigräder festgelegt. Allerdings sei bereits an dieser Stelle vermerkt, daß auch andere Drehachsen denkbar sind und nach demselben Prinzip behandelt werden können.

[0018] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung werden zusätzliche Beschleunigungs-Sensoreinrichtungen für eine Messung mindestens einer translatorischen Beschleunigung senkrecht zur Fahrtrichtung verwendet, wobei die Meßergebnisse für die Bewertung der Fahrzeugsituation von der Recheinheit mit berücksichtigt werden.

[0019] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird aus den gemessenen translatorischen Beschleunigungen mittels der Recheinheit und eines Algorithmus eine

Verschiebung des Kraftfahrzeugschwerpunktes in eine bestimmte Richtung erfaßt und gegebenenfalls die entsprechende Schutzanwendung auf der entsprechenden Seite aktiviert. Durch eine solche Erfassung kann ermittelt werden, zu welcher Seite hin sich die Insassen aufgrund des Überrollvorgangs bewegen, und dem entsprechend können die geeigneten Schutzanwendungen ausgelöst bzw. aktiviert werden.

[0020] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung kann der Drehbeschleunigungsverlauf auf der Basis von Kraftfahrzeugversuchen klassifiziert werden. Solche Versuchsergebnisse können in einer Speichereinrichtung, beispielsweise in der Recheneinheit abgespeichert und mit den momentanen Meßergebnissen verglichen werden. Daraus können zusätzliche Informationen über den unmittelbar folgenden Vorgang erlangt werden.

[0021] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung können aus der gemessenen Drehbeschleunigung auch hochfrequente Meßanteile ausgewertet werden. Durch eine Integration der Drehbeschleunigung können Drehratensignale erzeugt werden, die bereits durch den Integrationsvorgang tiefpaßgefiltert sind. Dies erleichtert die frühzeitige Erkennung eines Überrollvorgangs und ermöglicht somit eine rechtzeitige Aktivierung einer Schutzanwendung.

[0022] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird die Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung zusätzlich mit einem Drehratenausgang für ein Liefern der Drehgeschwindigkeit ausgestattet. Dieses Signal kann beispielsweise dem bekannten System bei ROSE-Vorgängen zugeführt werden, so daß eine Zusatzzensorik geschaffen werden ist.

[0023] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung wird neben der Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung zusätzlich ein Drehratensor vorgesehen. Dieser kann zusätzlich die gemessene Drehgeschwindigkeit an das bereits existierende System für einen ROSE-Vorgang liefern. Auch hierbei stellt das System der Vorliegenden Erfindung eine Zusatzzensorik für das bereits bekannte System dar.

[0024] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung werden die aus der Drehbeschleunigung erhaltenen physikalischen Größen einem weiteren Entscheidungspfad zugeführt, wobei gemäß einem "Und"- oder einem "Oder"-Kriterium die einzelnen Pfade in die Auslöseentscheidungseinheit für eine Entscheidung über die Auslösung einer Schutzanwendung eingebracht werden. Somit können verschiedene Auswertungen unterschiedlicher physikalischer Größen für eine Auslöseentscheidung mit berücksichtigt werden.

[0025] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung ist die Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung als mikromechanischer Drehbeschleunigungssensor ausgebildet. Allerdings sind auch andere Drehbeschleunigungssensoren denkbar.

[0026] Gemäß einer weiteren bevorzugten Weiterbildung ist die Grenzfrequenz bzw. Messfrequenz der Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung größer als 100 Hz. Somit ist eine Reaktion auf den Beginn eines Überrollvorgangs innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums möglich.

ZEICHNUNGEN

[0027] Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

[0028] Es zeigen:

[0029] Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Überrollvorgangs eines Kraftfahrzeuges;

[0030] Fig. 2 ein Blockschaltbild eines Systems für eine

Aktivierung einer Insassenschutzanwendung gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung; und

[0031] Fig. 3 ein Blockschaltbild eines Systems für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung.

BESCHREIBUNG DER AUSFÜHRUNGSBEISPIELE

10 [0032] In den Figuren bezeichnen gleiche Bezugszeichen gleiche oder funktionsgleiche Komponenten.

[0033] Fig. 1 illustriert eine schematische Darstellung eines Überrollvorgangs eines Kraftfahrzeuges 1. Das Kraftfahrzeug 1 ist als starrer Körper definiert und wird in Fig. 1

15 durch ein Rechteck graphisch dargestellt. Abhängig von den Koordinaten des Schwerpunktes 2 im körperfesten kartesischen Koordinaten-System x, y und z, wobei die x-Achse senkrecht zur y-Achse und z-Achse entlang der Kraftfahrzeulgängsachse verläuft, existiert ein fahrzeugspezifischer Winkel β bzw. kritischer Winkel β , bei welchem sich das Kraftfahrzeug 1 in einer labilen Gleichgewichtslage befindet. Der Schwerpunkt 2 liegt in dieser Situation senkrecht über dem Bodenaufstandspunkt x, der durch die Auflagepunkte der noch auf dem Boden aufliegenden Kraftfahrzeugräder 3 definiert ist und parallel zu der Längsachse des Kraftfahrzeuges verläuft.

[0034] An dieser Stelle sei bemerkt, dass die Drehachse auch eine andere Orientierung aufweisen kann. Das hier erläuterte Prinzip und die notwendigen Algorithmen sind auf anders orientierte Drehachsen leicht transformierbar.

[0035] Üblicherweise kommt es zu einem Überrollvorgang bzw. einem Kippvorgang, falls der kritische Winkel β unterschritten wird. Dabei befindet sich der Schwerpunkt 2 des Kraftfahrzeugs 1 außerhalb der Auflagefläche des

35 Kraftfahrzeugs. Allerdings entscheiden geringfügige Kräfteinwirkungen auf das Kraftfahrzeug 1, ob es zum vollständigen Überrollvorgang kommt oder nicht. Die Realität zeigt nämlich, dass Situationen auftreten, bei denen die labile Gleichgewichtslage zwar überschritten wird, es allerdings dennoch nicht zu einem Überrollvorgang kommt. Ursache hierfür ist u. a. das Verhalten des Lenkungssystems, das eventuell durch unvorhersehbares Eingreifen des Fahrers beeinflußt wird, und eine Bewegung der Insassen, die zu einer Verlagerung des Schwerpunktes führt.

40 [0036] Benutzt man allerdings den fahrzeugspezifischen kritischen Winkel β als Auslöseschwelle für eine Schutzanwendung, so erhält man Auslösezeiten, zu denen ein rechtzeitiges Aktivieren einer Schutzanwendung nicht möglich ist. Daher sind dynamische Auslöseschwellen notwendig, die das zukünftige Verhalten des Fahrzeugs berücksichtigen und vorab berechnen.

[0037] Solche Algorithmen sind aus der Literatur wohlbekannt und bedürfen daher hier keiner weiteren Erläuterung. Im wesentlichen erfolgt im Sinne einer Energiebetrachtung 55 eine Berechnung des zu erwartenden Drehwinkels ϕ_{max} des Kraftfahrzeugs 1 aus einer anfänglich gemessenen physikalischen Größe, insbesondere der Drehzahl w_x um eine Fahrzeulgängsachse.

[0038] Fig. 2 zeigt ein Blockschaltbild des Systems gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung, anhand dessen das Verfahren für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung 7 im folgenden näher erläutert wird.

[0039] Ein im Kraftfahrzeug 1 angebrachter Drehbeschleunigungssensor 4, beispielsweise ein mikromechanischer Drehbeschleunigungsensor, misst die momentan auftretende Drehbeschleunigung α_x um die Drehachse x zu Beginn eines möglichen Überrollvorgangs, d. h. bei Absen-

kung oder Anhebung des Schwerpunktes **2** des Kraftfahrzeugs **1**. Eingeleitet werden solche Positionsänderungen des Schwerpunktes beispielsweise durch einen Untergrundwechsel, eine seitliche Bewegung auf einem weichen Untergrund mit einer anschließenden Bodenverhakung, einem Anschlagen an einer Bürgersteigkante, oder dergleichen. Je nach Ursachenart treten unterschiedliche Verzögerungen bzw. Drehbeschleunigungen α_x und Lateralbeschleunigungen a_y auf. Diese Beschleunigungen sorgen für eine Verlagerung der Insassen.

[0040] Die gemessene Drehbeschleunigung α_x wird an eine Recheneinheit **5** übertragen, die mit dem Drehbeschleunigungssensor **4** verbunden ist. In der Recheneinheit **5** kann die Drehbeschleunigung α_x mittels Integration in weitere physikalische Größen, wie Drehgeschwindigkeit ω_x oder Drehwinkel φ , umgerechnet und mit bekannten Algorithmen ausgewertet werden. Durch solche Algorithmen ist schließlich berechenbar, mit was für einem maximalen Drehwinkel φ_{max} die Kippbewegung aufgrund der Drehbeschleunigung α_x voraussichtlich stattfinden wird. Sollte dieser Drehwinkel φ_{max} eine Drehung des Kraftfahrzeugs **1** über einen kritischen, vorbestimmten Winkel β hinaus verursachen, so kann mittels einer Auslöseentscheidungseinheit **6**, die mit der Recheneinheit **5** verbunden ist, eine entsprechende Insassenschutzanwendung **7** aktiviert werden.

[0041] Zusätzlich kann eine Klassifizierung des Drehbeschleunigungsverlaufes vorgenommen werden, die auf Basis von Fahrzeugversuchen verifiziert und in einem Speicher **12** in der Recheneinheit **5** abgespeichert wird. Sie beschreibt die Energieeinleitung in die Kraftfahrzeugräder **3** und das Fahrwerk des Kraftfahrzeugs **1**. Dabei ist die Drehbeschleunigung α_x ein Maß für die durch die Querverzögerung a_y auftretende Drehbewegung.

[0042] Gemäß dem vorliegenden Ausführungsbeispiel sind weitere Beschleunigungssensoren **10** für eine Messung der translatorischen Beschleunigungen a_z und a_y in dem System vorgesehen. Gemäß dem vorliegenden Ausführungsbeispiel werden die gemessenen translatorischen Beschleunigungen a_y und a_z zusätzlich als Schwellwerte in den Drehbeschleunigungspfad übertragen, wie in Fig. 2 ersichtlich. Mittels der Recheneinheit **5** kann eine Umrechnung in weitere physikalische Größen, beispielsweise Weg oder Geschwindigkeit, umgerechnet werden. Diesen Werten sind zusätzliche Informationen über die Fahrzeugsituation entnehmbar, beispielsweise in welche Richtung sich der Schwerpunkt **2** des Kraftfahrzeugs **1** verschiebt, d. h. zu welcher Seite hin ein möglicher Überrollvorgang bevorsteht. Sollte demnach eine der gemessenen bzw. berechneten Größen einen entsprechenden Schwellwert übersteigen, d. h. einen bevorstehenden Überrollvorgang zu einer bestimmten Fahrzeugseite hin signalisieren, so wird ein entsprechendes Signal an die Auslöseentscheidungseinheit **6** geliefert, die daraufhin die entsprechende Insassenschutzanwendung **7** aktiviert.

[0043] Somit wird anhand dieser gemessenen Werte der Drehbeschleunigung α_x und translatorischen Beschleunigungen a_y und a_z entschieden, ob eine und insbesondere welche Schutzanwendung **7** aktiviert wird. Dies ist insbesondere bei irreversiblen Schutzanwendungen von Vorteil, da nur die benötigten gezielt aktiviert werden.

[0044] Das vorab beschriebene System kann vorteilhaft mit dem bekannten Algorithmus für ROSE-Vorgänge gekoppelt werden. Unter diesem Algorithmus stellen die translatorischen Beschleunigungen a_y und a_z , die Beschleunigungen in einer Richtung senkrecht zur Längsachse des Kraftfahrzeugs **1**, die Eingangsgrößen dar. Zusätzlich kann in diesen Pfad die Drehgeschwindigkeit ω_x von der Recheneinheit **5** eingebracht werden, welche durch Integration aus

der ermittelten Drehbeschleunigung α_x berechenbar ist.

[0045] Durch eine wesentlich höhere Grenzfrequenz des Drehbeschleunigungssensors **4** als bei Drehratensensoren, die größer als 100 Hz beträgt, ist die systembedingte Verzögerung geringer, und es kann somit schneller auf den Beginn eines Überrollvorgangs reagiert werden. Hochfrequente Signale können in diesem Algorithmus mit ausgewertet werden. Eine spezielle Filterung mit einem anschließenden Schwellenvergleich, d. h. einer Abschätzung, inwiefern es zu einem Überrollvorgang kommen kann, ermöglicht somit die frühzeitige Erkennung. Dadurch steht bereits nach etwa 100 ms eine Auslöseentscheidung zur Verfügung. Die Auslöseentscheidungseinheit **6** kann lediglich anhand der Signale der Recheneinheit **5** oder in Verbindung mit den Signalen der Auswerteeinheit **11** eine Entscheidung für eine Auslösung einer Insassenschutzanwendung **7** treffen.

[0046] Fig. 3 zeigt ein Blockschaltbild eines Systems für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung.

[0047] Da es bei Umrechnungen von physikalischen Größen, beispielsweise in der Recheneinheit **5** bei Umrechnung der Drehbeschleunigung α_x in die zugehörige Drehgeschwindigkeit ω_x mittels Integration, aufgrund des großen

Dynamikbereiches des Drehbeschleunigungssensors **4** zu Fehlern kommt, weist der Drehbeschleunigungssensor **4** vorteilhaft zusätzlich einen Drehratenausgang **8** auf.

[0048] Somit wird fehlerfrei der entsprechende Drehgeschwindigkeitswert ω_x an die Auswerteeinheit **11** übertragen. Es können folglich zwei Auswertepfade, einerseits der Drehbeschleunigungspfad über die Recheneinheit **5** und andererseits der Drehgeschwindigkeitspfad über die Auswerteeinheit **11**, vom selben Sensor **4** mit unterschiedlichen Messgrößen und mit unterschiedlicher Grenzfrequenz gespeist werden. Die Auslöseentscheidungseinheit **6** wertet demnach die beiden getrennten Pfade gemeinsam aus und aktiviert entweder gemäß einer "Und"- (beide Pfade signalisieren einen bevorstehenden Überrollvorgang) oder einer "Oder-Entscheidung" (einer der beiden Pfade signalisiert einen bevorstehenden Überrollvorgang) die entsprechende Schutzanwendung **7**.

[0049] Obwohl die vorliegende Erfindung anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels vorstehend beschrieben wurde, ist sie darauf nicht beschränkt, sondern auf vielfältige Weise modifizierbar.

[0050] Anstatt des zusätzlichen Drehratenausgangs **8** kann auch ein separat angeordneter Drehratensensor für eine direkte Eingabe der Drehgeschwindigkeit ω_x vorgesehen sein.

[0051] Ferner können verschiedenartige Drehbeschleunigungssensoren für eine Messung der Drehbeschleunigung α_x verwendet werden.

Patentansprüche

1. Verfahren für eine Aktivierung einer Insassenschutzanwendung (**7**) in einem Kraftfahrzeug (**1**), mit folgenden Schritten:

Messen der Drehbeschleunigung (α_x) des Kraftfahrzeugs (**1**), insbesondere um eine zur Fahrzeulgängsachse parallelen Drehachse (x) mittels einer Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung (**4**):

Auswerten der Messergebnisse mittels einer Recheneinheit (**5**) für eine Bewertung der Fahrzeugsituation gegenüber seiner Umgebung; und

Aktivieren einer passenden Schutzanwendung (**7**) für den Fall, daß die Auswertung einen bevorstehenden Überrollvorgang des Kraftfahrzeugs (**1**) ergibt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Insassenschutzanwendung (7) als Fenster-Airbag und/oder Überrollbügel ausgebildet wird.

3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die gemessene Drehbeschleunigung (α_x) mittels der Recheneinheit (5) und eines Algorithmus in weitere physikalische Größen wie Drehgeschwindigkeit (ω_x) und zu erwartender Drehwinkel (ϕ_{max}) umgewandelt wird.

4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die passende Schutzanwendung (7) mittels einer Auslöseentscheidungseinheit (6) innerhalb eines Zeitraumes von 100 ms aktiviert werden kann.

5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehachse (x) durch die Auflagepunkte der entsprechenden Kraftfahrzeugräder (3) festgelegt wird.

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zusätzliche Beschleunigungs-Sensoreinrichtungen (10) für eine Messung mindestens einer translatorischen Beschleunigung (a_y , a_z) senkrecht zur Drehachse (x) verwendet werden, wobei die Meßergebnisse für die Bewertung der Fahrzeugsituation von der Recheneinheit (5) mit berücksichtigt werden.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass aus den gemessenen translatorischen Beschleunigungen (a_y , a_z) mittels der Recheneinheit (5) und eines Algorithmus eine Verschiebung des Kraftfahrzeugschwerpunktes (2) in eine bestimmte Richtung erlaßt wird.

8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Drehbeschleunigungsverlauf auf der Basis von Kraftfahrzeugversuchen klassifiziert werden kann.

9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass aus der gemessenen Drehbeschleunigung (α_x) auch hochfrequente Meßanteile ausgewertet werden können.

10. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung (4) zusätzlich mit einem Drehratenausgang (8) zum Liefern der Drehgeschwindigkeit (ω_x) ausgestattet wird.

11. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass neben der Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung (4) zusätzlich ein Drehratensor vorgesehen wird.

12. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die aus der Drehbeschleunigung (α_x) erhaltenen physikalischen Größen einen weiteren Entscheidungspfad zuführt werden, wobei gemäß einem "Und"- oder einem "Oder"-Kriterium die einzelnen Pfade in die Auslösungsentscheidungseinheit (6) für eine Entscheidung über die Auslösung einer Schutzanwendung (7) eingebracht werden.

13. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehbeschleunigungs-Sensoreinrichtung (4) als mikromechanischer Drehbeschleunigungssensor ausgebildet wird.

14. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Mess- bzw. Grenzfrequenz der Drehbeschleunigungs-Sensorein-

richtung (4) mehr als 100 Hz beträgt.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

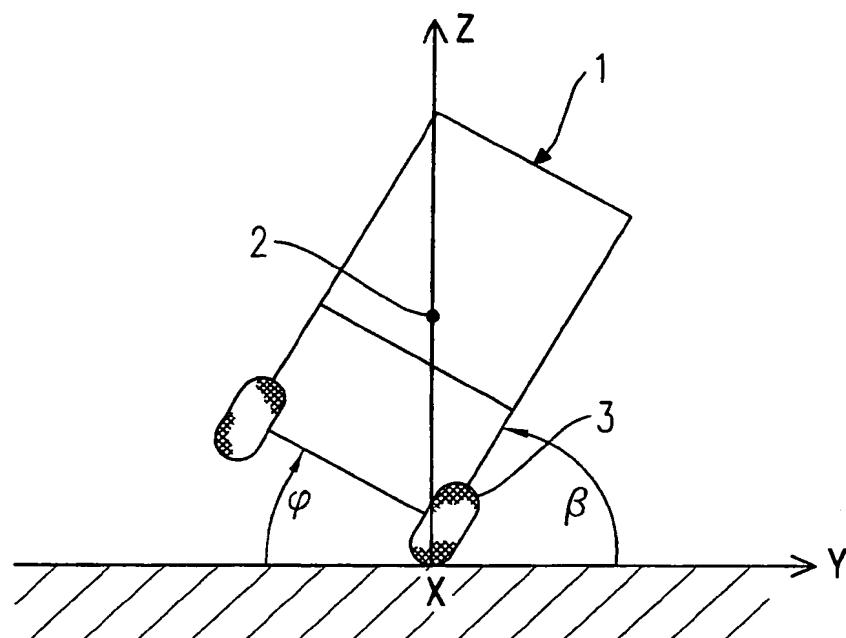


Fig. 1

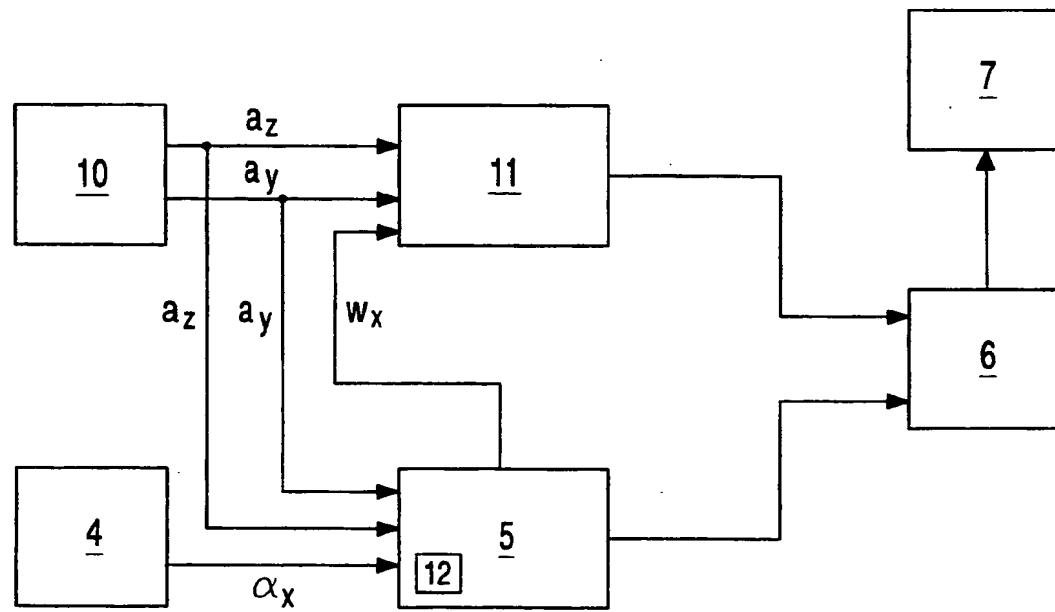


Fig. 2

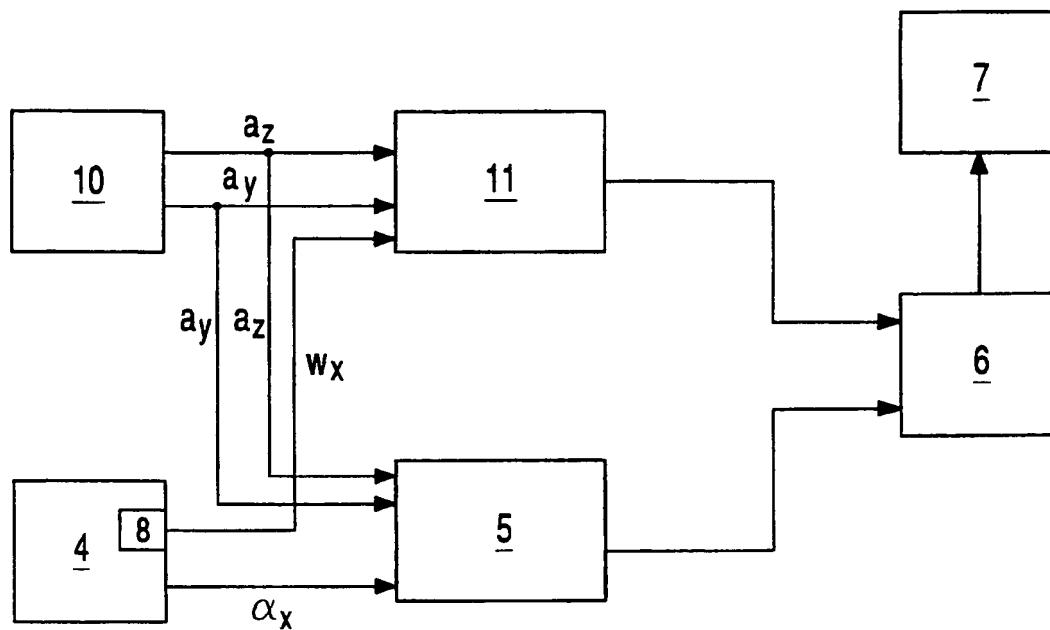


Fig. 3